VERKEERSSTRUKTUUR ZANDVOORT CENTRUM



JULI 1990

RAPPORTAGE WERKGROEP CENTRUM

- GEMEENTE ZANDVOORT
  SEKTOR EIGENDOMMENBEHEER
- BURO GOUDAPPEL COFFENG
  DEVENTER
- VHP STEDEBOUWKUNDIGEN
  ROTTERDAM

INLEIDING

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zandvoort heeft de kwaliteits verbetering van het verblijfsklimaat van het dorpscentrum in haar beleid opgenomen.
Verbeteren van het centrum van Zandvoort betekent ingrijpen in een zeer complexe situatie, bepaald door tegengestelde belangen alsmede door een zeer divers gebruik.
In het uiteindelijke plan zullen afwegingen ten aanzien van het verblijfsklimaat en de economische belangen geïntegreerd moeten worden.
De herinrichting van de openbare ruimte gaat zodoende verder dan het aanpassen van de bestrating of het plaatsen van gebods- en verbodsborden.

Door de Gemeente Zandvoort is aan het buro VHP Stedebouwkundigen te Rotterdam opdracht verstrekt voor een onderzoek naar de verbetering van het verblijfsmilieu in het centrum van Zandvoort. De opdrachtstelling is in het verlengde geplaatst van de door VHP in 1986 opgestelde notitie Centrum Zandvoort Voetgangersgebied. In deze notitie is aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de openbare ruimte met als primair doel tot verbetering te komen van het voetgangersverblijfklimaat.
Bij nadere bepaling van de vraagstelling bleek een duidelijk beeld en beleid ten aanzien van de functies van de verschillende straten en pleinen binnen het centrum onontbeerlijk. Teneinde de complexe functionele randvoorwaarden nauw te betrekken bij de ruimtelijke ideeënvorming heeft in eerste instantie een werkgroep bestaande uit ambtelijke adviseurs, buro Goudappel Coffeng te Deventer als verkeerskundig adviseur en buro VHP als stedebouwkundig adviseur gestudeerd op de verkeerscirculatie-problematiek in het centrum.
De voorliggende nota bevat afwegingen en voorstellen ten aanzien van functietoewijzing van de openbare ruimte binnen het studiegebied alsmede een aanzet voor de herverdeling van de aanwezige ruimte. Het voorstel heeft thans nog niet het karakter van een uitvoeringsplan, dat getoetst is aan alle technische en functionele randvoorwaarden. De nota is te beschouwen als het eindverslag van de werkgroep en vormt een tussenstap naar een integraal centrumplan.

In hoofdstuk 1 wordt naast een algemene typering van Zandvoort een beschrijving gegeven van het huidige functioneren van het Zandvoortse centrum. De knelpunten ten aanzien van de verkeerssituatie (verkeerscirculatie, parkeren en openbaar vervoer) worden hierbij aangegeven.

In hoofdstuk 2 wordt verslag gedaan van de afwegingen welke geleid hebben tot een voorstel van de genoemde werkgroep ten aanzien van de verkeerscirculatie en de busrouting.

In hoofdstuk 3 worden de ruimtelijke mogelijkheden aangegeven welke ontstaan na invoering van de nieuwe circulatie-voorstellen.

HOOFDSTUK 1

Funktionele karakteristiek Zandvoort Centrum

Het karakter van Zandvoort wordt sterk bepaald door de kombinatie van badplaats en woonplaats. De hoofdattraktie van Zandvoort als badplaats is het strand en de langs het strand gelegen boulevard-zone met zijn aanwezige en verder te ontwikkelen voorzieningen en attrakties.
Daarnaast kan de dorpskern Zandvoort, gelegen op zeer korte afstand van het strand als zeer attraktief gekenschetst worden. Het dorp en de Boulevard hebben elk een eigen ruimtelijke hoedanigheid en zijn in ruimtelijk opzicht niet geïntegreerd. In funktioneel opzicht daarentegen zijn beide polen nauw met elkaar verbonden.
De nadruk bij de toekomstige ontwikkeling van Zandvoort als badplaats zal liggen op het versterken van de bestaande attrakties en het kreëren van nieuwe attrakties en voorzieningen.

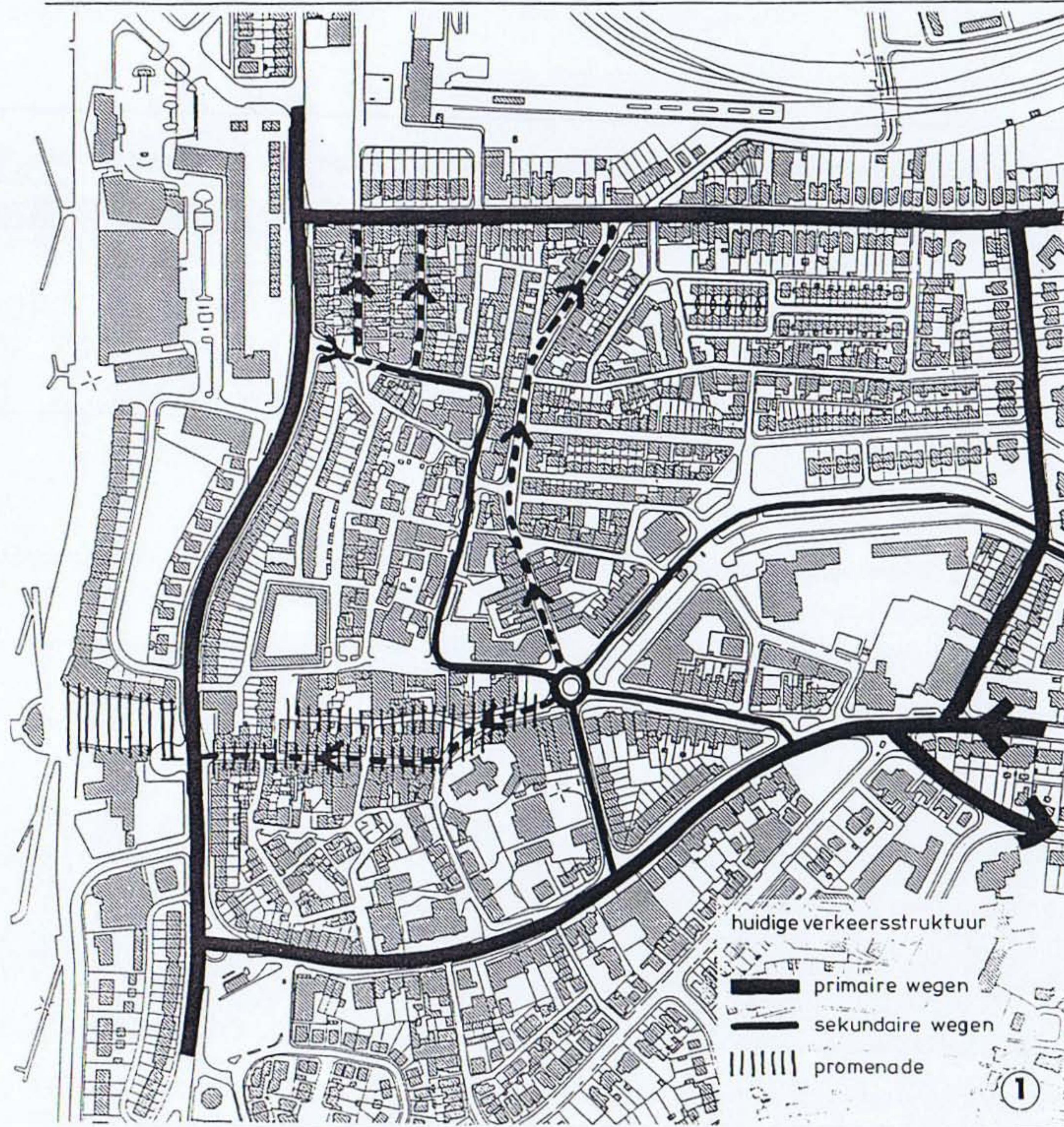
Eigen aan badplaatsen in de klimatologische situatie gelijk die van Nederland is de dubbele identiteit. Op werkdagen, wanneer alleen de plaatselijke bevolking aanwezig is, is het beeld en het funktioneren van het dorp volstrekt anders dan in hoogtijdagen.
In de ontwikkeling van plannen voor het dorp Zandvoort zal het zoeken naar een evenwicht tussen Zandvoort als woonplaats en Zandvoort als badplaats steeds een centrale rol spelen. Dit karakteristieke dubbele "gezicht" van Zandvoort alsmede de direkte relatie tussen de dorpskom en het strand dient te worden aangegrepen en in plannen te worden uitgediept. Hierbij zijn zowel 'samenhang' als 'diversiteit' essentiële begrippen.

De bovengenoemde schets van het funktioneren van Zandvoort zal duidelijk maken dat met name in het centrum een veelheid van tegengestelde belangen een zeer komplexe situatie oproepen. Tegenstellingen tussen de karakteristieke kleinschalige opbouw van het centrum en de grootschaligheid van het gebruik in het toeristenseizoen zijn overal aanwezig.
Juist in het dorpscentrum zijn vele uiteenlopende funkties en voorzieningen gekonsentreerd.

Voor een goed begrip aangaande het functioneren van het centrum wordt een onderscheid gemaakt in het "boodschappen doen" en "winkelen". Met "boodschappen doen" worden die winkelbezoeken aangeduid die te maken hebben met de dagelijkse levensbehoeften, zoals bezoeken aan de bakker, de slager, de supermarkt, de drogist, etc. Deze bezoeken gaan veelal gepaard met zware boodschappentassen en vereisen een goede bereikbaarheid per auto, korte loopafstanden c.q. de mogelijkheid met het supermarktwagentje bij de auto te komen. Het "winkelen" verwijst meer naar de aankoop van duurzamere artikelen en heeft een meer oriënterend, en rekreatief karakter.
In het centrum kunnen op basis van hun kenmerken de volgende gebieden worden onderscheiden:

- winkelen in de Kerkstaat e.o. kan worden gekenmerkt als "winkelen", waarbij de rekreant als belangrijkste bezoeker kan worden aangemerkt;
- winkelen in de Haltestraat vertoont kenmerken van "winkelen" en van "boodschappen doen", waarbij zowel rekreanten als Zandvoorters een belangrijk aandeel hebben;
- winkelen in de Grote Krocht wordt vooral gezien als "boodschappen doen" door rekreanten en Zandvoorters;
- horeca ontwikkelt zich sterk in het gebied tussen het Raadhuisplein en Badhuisplein;
- ontwikkelingen langs de Zeestraat zijn minder duidelijk te kenschetsen;
- het gebied ten westen van de lijn Oranjestraat-Haltestraat heeft buiten de winkel en horecakonsentraties vooral een woonfunktie. In het gebied tussen de Haltestraat en de Prinsesseweg bevinden zich alleen woningen.

Het verschil in functioneren van het centrum van Zandvoort binnen en buiten het seizoen komt duidelijk terug in de aanwezige verkeersknelpunten. Op basis van het jaarlijks telprogramma kan worden gekonstateerd, dat er sprake is van een duidelijk ander verkeersbeeld met hogere intensiteiten (op werkdagen en zaterdagen) in de periode april tot en met augustus, dat daarom als seizoen wordt aangeduid. Bij deze indeling blijven zon- en feestdagen buiten beschouwing, omdat die ook buiten het seizoen hoge pieken kunnen vertonen.



Huidige Verkeerscirculatie (zie figuur 1)

Buiten het seizoen zijn de knelpunten ten aanzien van de verkeerscirculatie gering van omvang. Aandacht verdienen de volgende zaken:

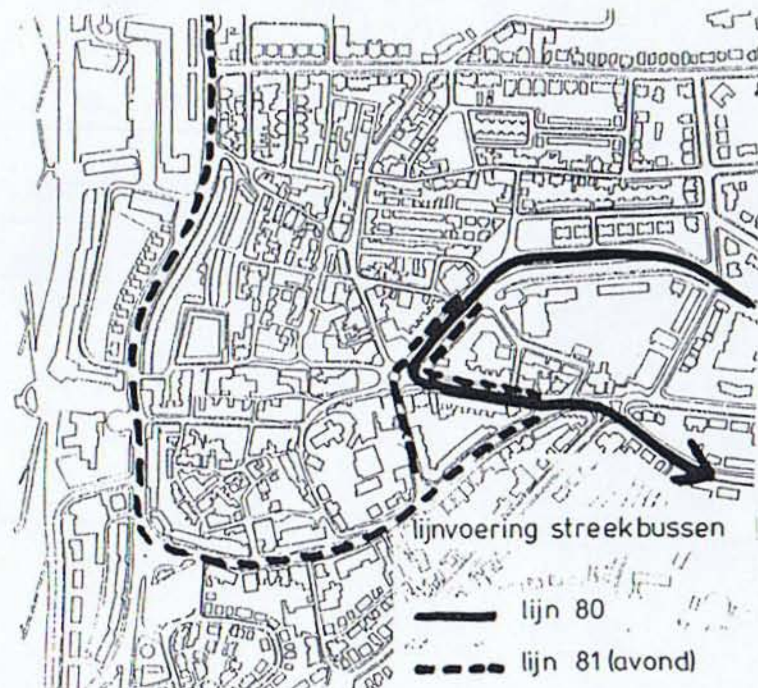
- In de Kerkstraat lopen de voetgangers ook buitenhet seizoen op de rijbaan. Deze situatie leidt nog al eens tot irritatie en roept problemen op wanneer de aantallen auto's toenemen;

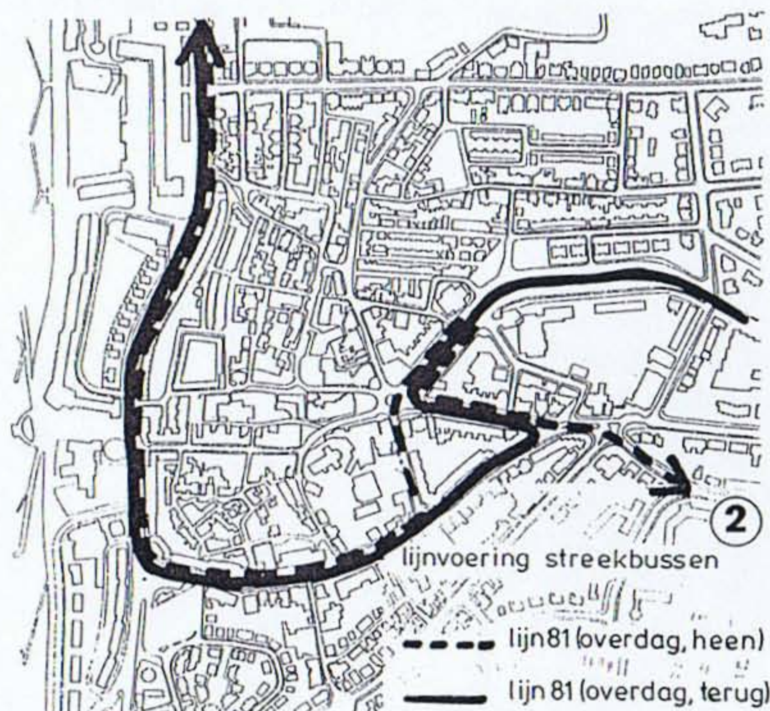
- In de Grote Krocht komt in de huidige situatie de winkelfunktie te weinig uit de verf. De twee kanten van de straat vertonen onvoldoende samenhang. Het autoverkeer neemt een (te) groot gedeelte van de aanwezige ruimte in beslag.

Op zondagen (buiten het seizoen) is de druk op de Kerkstraat en de Haltestraat-zuid aanzienlijk groter. De voetgangers ondervinden dan grote hinder van het autoverkeer.
Om die reden wordt de Kerkstraat op zondagen vaak afgesloten voor het autoverkeer. Daarnaast stagneert in deze situatie de doorstroming van het autoverkeer op de Burgemeester Engelbertstraat ten gevolge van overstekende voetgangers ter hoogte van het Badhuisplein.

Tijdens het seizoen komen naast de reeds genoemde knelpunten ook problemen voor in andere situaties.
Met name het gebruik van de Haltestraat wordt verstoord. De relatief geringe breedte van het profiel leidt tot konflikten tussen voetgangers en (rijdende en stilstaande) auto's.
Het zuidelijk deel van de Haltestraat wordt bij grote drukte incidenteel afgeloten rond het einde van de werkdag en eventueel 's avonds.

In de weekenden in het seizoen vertoont het dorpscentrum een chaotisch beeld. Op de hoofdroutes treedt filevorming op. In het centrum en langs de kust zoeken vele bezoekers naar parkeerplaatsen waardoor in de winkelomgeving maar ook in de woongebieden veel overlast ondervonden wordt. De rondrijdende rekreanten door de Hogeweg, Haltestraat en de woonstraten vormen een bron van ernstige hinder en ongenoegen.





Parkeersituatie

Buiten het seizoen op werkdagen wordt een tekort ervaren aan parkeerplaatsen in de Grote Krocht. De parkeermeters in het centrum hebben tot gevolg dat mensen die in het centrum werken gedwongen zijn hun auto buiten het centrum te parkeren. Daartegenover staat dat door deze meters er voor bezoekers bij de winkels voldoende parkeergelegenheid is. Lang- parkeerders vinden een plek achter het gemeentehuis, langs de Prinsesseweg en in de woonomgeving.

Op zondagen in het seizoen is de parkeer-overlast groot. Een tekort aan parkeergelegenheid doet zich voor.

In het zomer seizoen zijn er op werkdagen te weinig parkeervoorzieningen ten behoeve van de (afgesloten) Kerkstraat. Echter gesteld mag worden dat dit kennelijk geen te grote belemmering vormt om er te winkelen.

Op zondagen in het seizoen geldt voor het hele centrum en omgeving een zeer grote parkeerdruk, waaraan in de huidige situatie niet tegemoet kan worden gekomen.

Openbaar vervoer

Spoorwegen

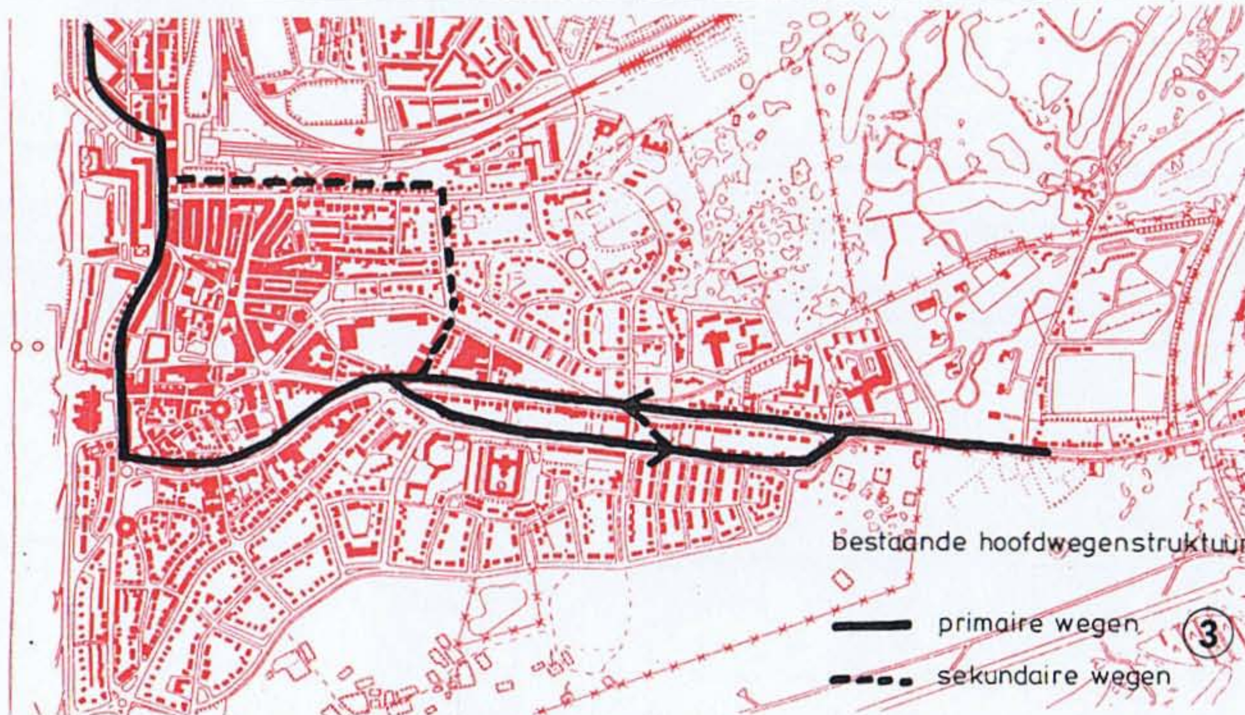
Buiten het seizoen worden op werkdagen en in het weekend ca. 2500 reizigers vervoerd per trein. Het merendeel hiervan komt vanuit of reist in de richting Amsterdam. In het seizoen kan op werkdagen het aantal reizigers toenemen met 2000 à 4000 personen.
Op echte topdagen worden 8000 tot 12000 reizigers vervoerd. Tijdens piekuren kunnen twee extra dubbeldekkers worden ingezet waardoor samen met de normale intercity 5000 reizigers per uur kunnen worden "verwerkt".
Eventuele extra treinen worden ingezet vanaf Amsterdam C.S. en soms vanaf Utrecht. Bepalend voor de kapaciteit zijn de perrons in Amsterdam C.S.

Streekbussen (zie figuur 2)

Op werkdagen buiten het seizoen maken ca. 2650 personen gebruik van de bus. Op topdagen loopt dit aantal op tot 4000 reizigers.
Bij grote drukte zijn in de huidige situatie een aantal problemen waarneembaar.
Op het traject Amsterdam-Haarlem-Zandvoort (lijn 80) zijn (buiten Zandvoort) vele vertragingen mogelijk. De dienstregeling kan hierdoor ernstig worden verstoord. Doortrekken van de lijn naar "Noord" is zodoende overdag niet mogelijk waardoor overstappen van lijn 80 naar lijn 81 (Bloemendaal) noodzakelijk is.
Op topdagen zitten de toevoerwegen van Zandvoort vol met alle gevolgen voor het busverkeer.

Binnen het centrum zijn over de huidige routing de volgende opmerkingen te plaatsen: de huidige lijnen zijn congestie-gevoelig. De bus ontkomt nauwelijks aan het ondergaan in de file.

De vrije busbaan in de Prinsesseweg-Oost heeft vele voordelen. Deze vrije busbaan wordt in ieder geval gehandhaafd. De vrije busbaan in het westelijke deel van de Prinsesseweg slurpt te veel ruimte op. Het probleem van het busverkeer manifesteert zich ook in de L. Davidsstraat. De wijze waarop in de huidige situatie deze centrale bushalte verkeerskundig georganiseerd is laat veel te wensen over.
Daarbij komt dat de beeldvorming van de L. Davidsstraat als negatief ervaren wordt.





HOOFDSTUK 2

Verbeteringsmodellen

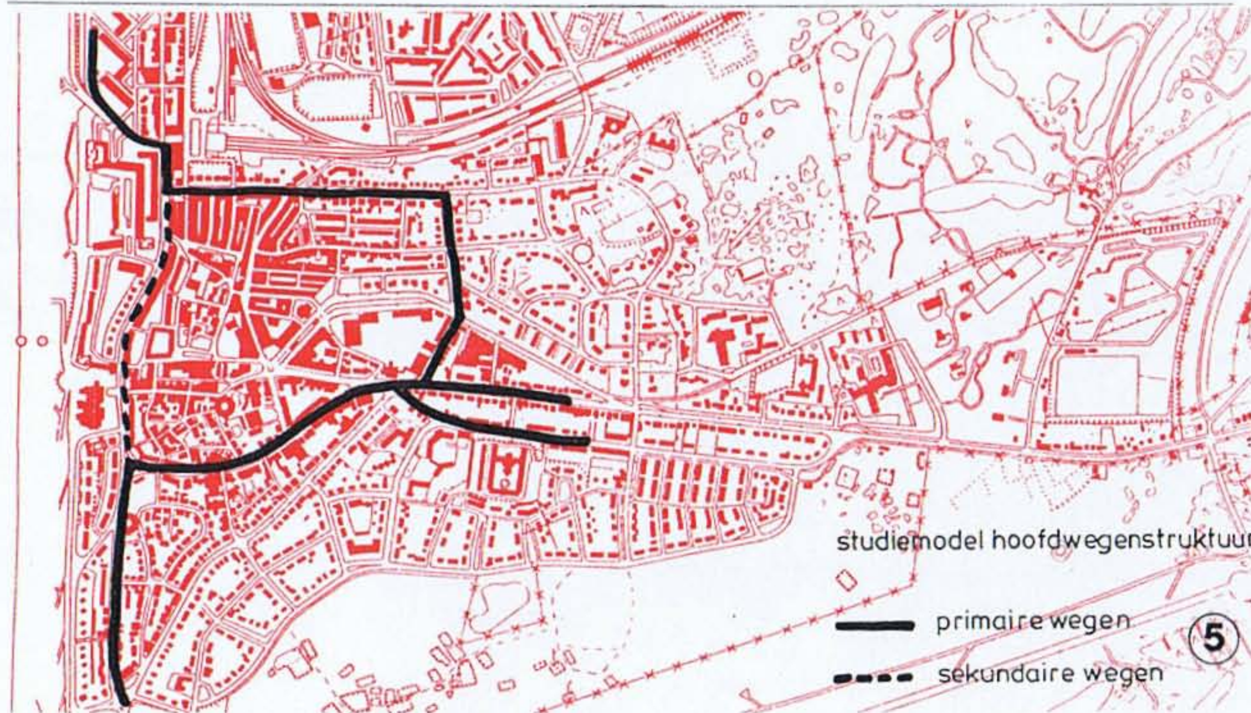
In de studie in werkgroepverband zijn een aantal verbeteringsmodellen opgesteld en geëvalueerd.
In de studie is een onderscheid gemaakt tussen 2 nivo's:

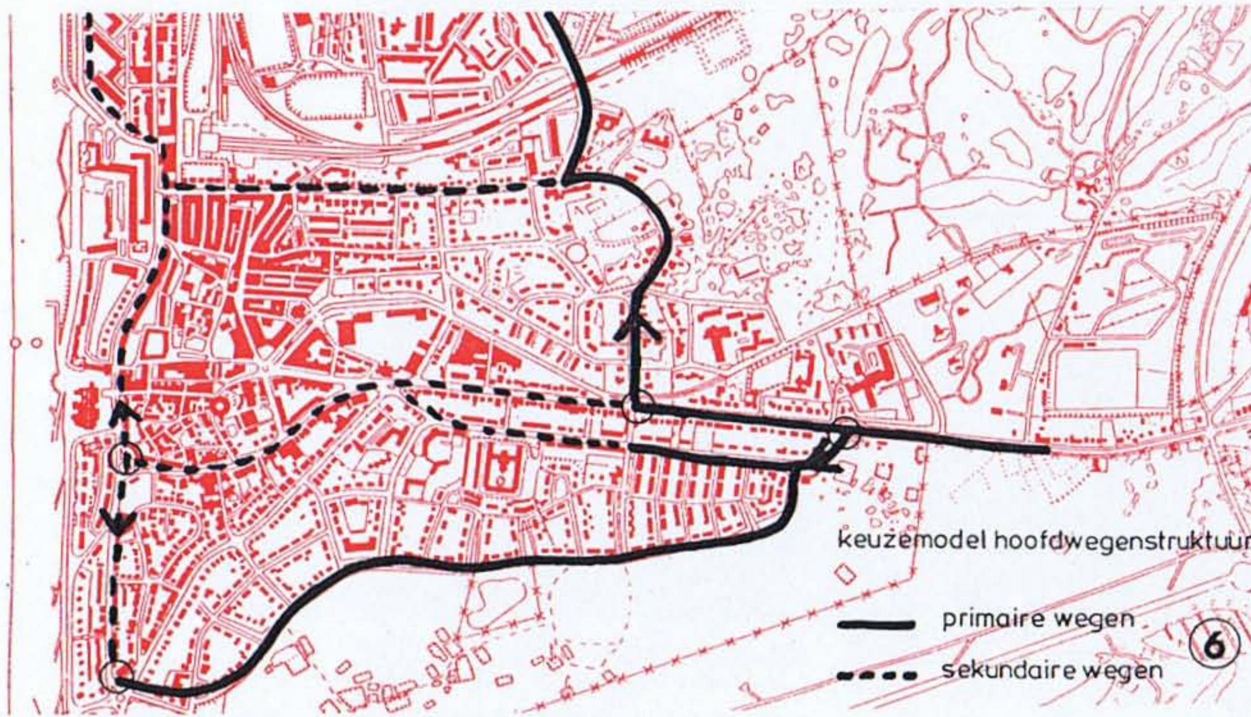
1. dorpsnivo
   Behandeld wordt de hoofdwegenstruktuur gelegen rond het centrum.

2. centrumnivo
   Behandeld wordt de verkeerscirkulatie binnen de hoofdstructuur.

Dorpsnivo

In de bestaande situatie (figuur 3) vindt de verkeersstroom hoofdzakelijk haar afwikkeling op de Hogeweg en de Burgemeester Engelbertstraat. Op topdagen wordt de kapaciteit van deze wegen maximaal benut. De huidige situatie roept naast afwikkelingsproblemen tevens barrièrevorming op tussen het centrum en de Boulevard, toegespitst op de oversteek van de Kerkstraat naar het Badhuisplein.
Opvallend is dat de route Koninginneweg-Zeestraat als alternatief voor bovengenoemde noord-oost verbinding in veel mindere mate gebruikt wordt. Een zwaardere belasting van deze alternatieve route wordt belemmerd doordat de profilering van deze wegen niet afgestemd is op een zwaardere funktie. (zie figuur 4). Tevens kan gesteld worden dat in dit model de barrièrewerking tussen centrum en Boulevard niet gereduceerd zal worden. Het terugdringen van de te hoge druk op de Burgemeester Engelbertstraat (zie figuur 5) kan een verbetering betekenen voor de relatie tussen het centrum en de Boulevard, maar is irreëel omdat de bebouwde struktuur niet aansluit bij de hoefijzerstruktuur van dit model.





Keuzemodel

Op het nivo van het dorp dient gestreefd te worden naar een betere verdeling van de verkeerslast over de bestaande routes. Door een betere verwijzing naar het zuidelijke en het noordelijke strand kan vanuit oostelijke richting een vroegtijdige splitsing bereikt worden.
De stranden alsmede de grote parkeervoorzieningen zijn goed bereikbaar langs de buitenzijden van Zandvoort. De te grote druk op het centrum kan gedeeltelijk afgeleid worden naar de Frans Zwaanstraat en de Kostverlorenstraat-Sophiaweg-van Lennepweg (zie figuur 6).
De huidige 'ringstruktuur', bestaande uit de Burgemeester Engelbertsstraat, de Hogeweg, de Koninginneweg en de Zeestraat blijft in het keuzemodel overeind, maar zal door gedegen aanpassingen aan de routeverwijzing en bescheiden aanpassingen aan de infrastruktuur ontlast worden.

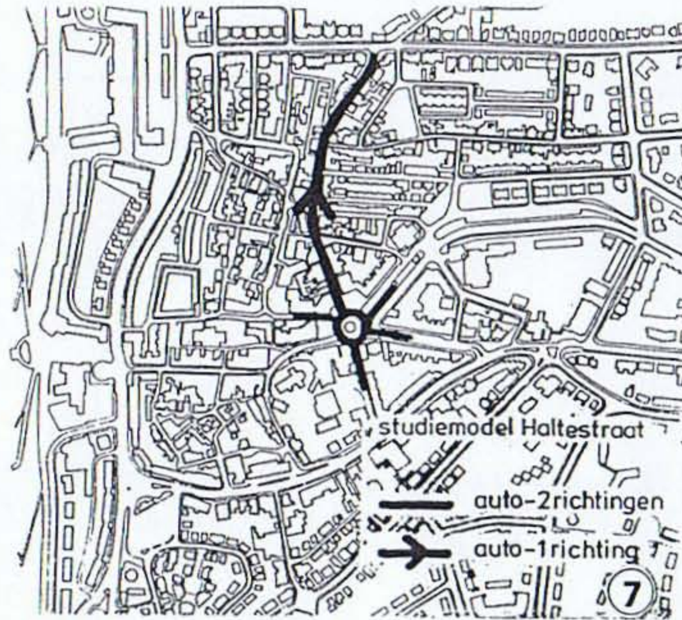
Centrumnivo

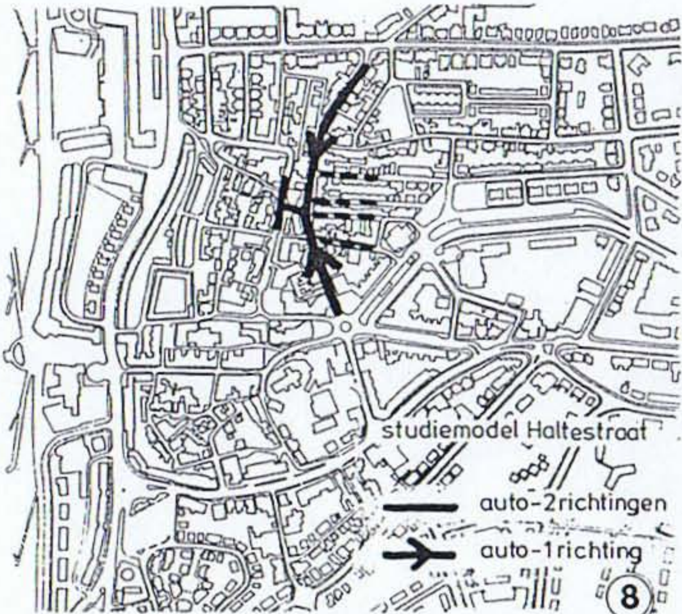
Binnen de voorgestelde verkeersstruktuur op dorpsnivo dient een oplossing gevonden te worden voor de problemen op het nivo van deelgebied het Centrum. Zoals eerder is aangegeven is op drukkere dagen een konflikt aanwezig tussen de verkeersfunktie, in hoge mate bepaald door de auto, en de verblijfsfunktie ten behoeve van met name wandelende en verblijvende inwoners en bezoekers. In de modellenstudie zijn een aantal vaste uitgangspunten alsmede een aantal variabelen naar voren gekomen.

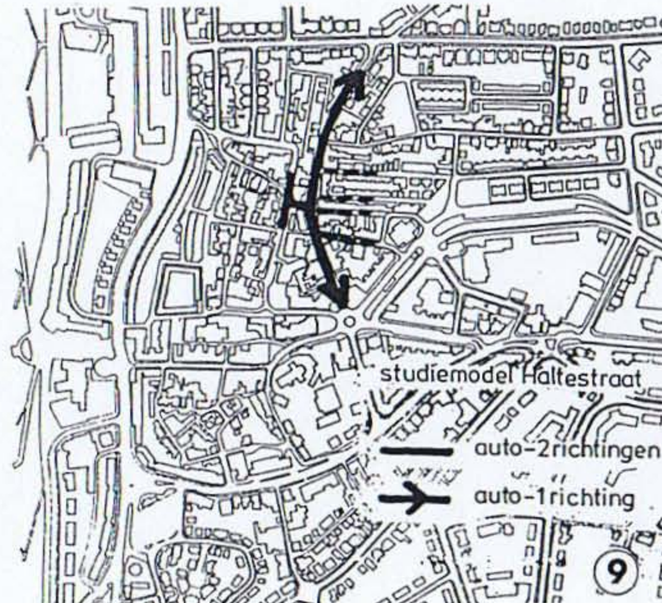
Vaste uitgangspunten

Door het gemeentebestuur is als algemeen uitgangspunt aangegeven dat de bestaande wegenstruktuur qua tracering niet ingrijpend mag worden gewijzigd.
In het bijzonder is van gemeentewege aandacht gevraagd voor het Raadhuisplein en het busstation. Hierbij is vooropgesteld dat het Raadhuisplein niet autovrij gedacht mag worden en waarde wordt gehecht aan de handhaving van de rotonde.
Tevens is bij de studie gebleken dat het behoud van het twee-richtingen verkeer in de L. Davidsstraat en in de Oranjestraat elementair is voor de verkeerscirkulatie van het centrum.

In het verlengde van de aanwezige knelpunten zoals in het vorige hoofdstuk is beschreven, is het duidelijk dat een inrichting van de Kerkstraat en de Kosterstraat als permanent voetgangersgebied ook als vast gegeven beschouwd moet worden.





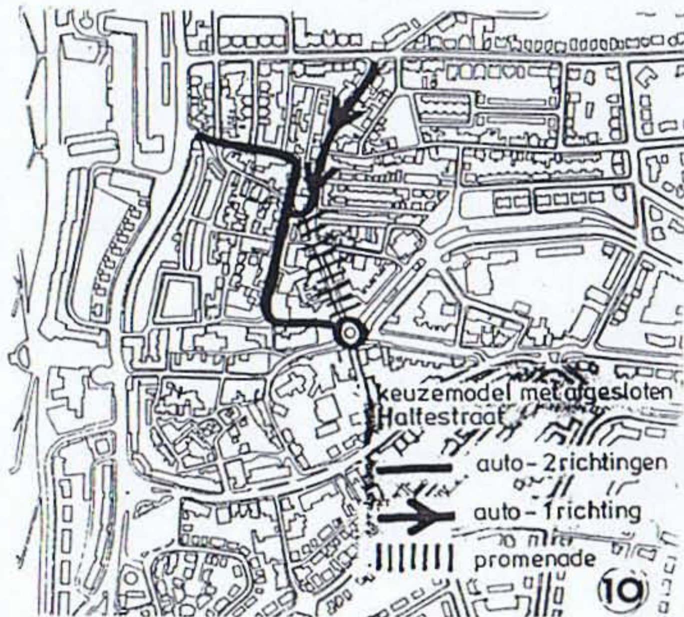


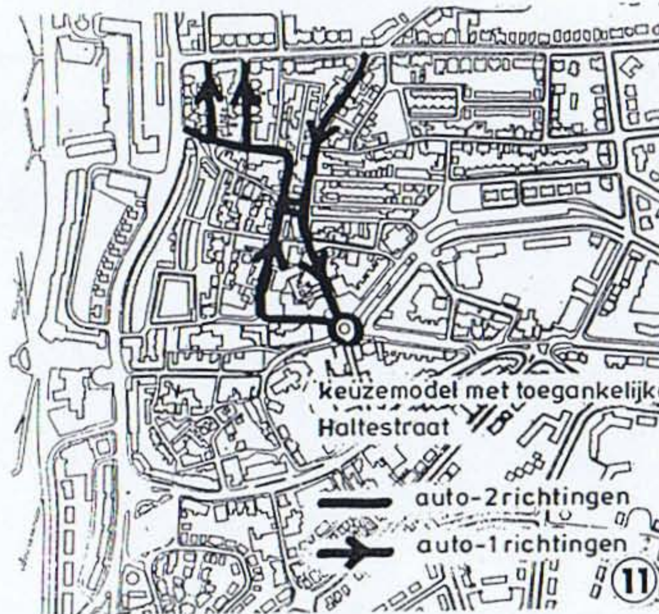
Variabelen

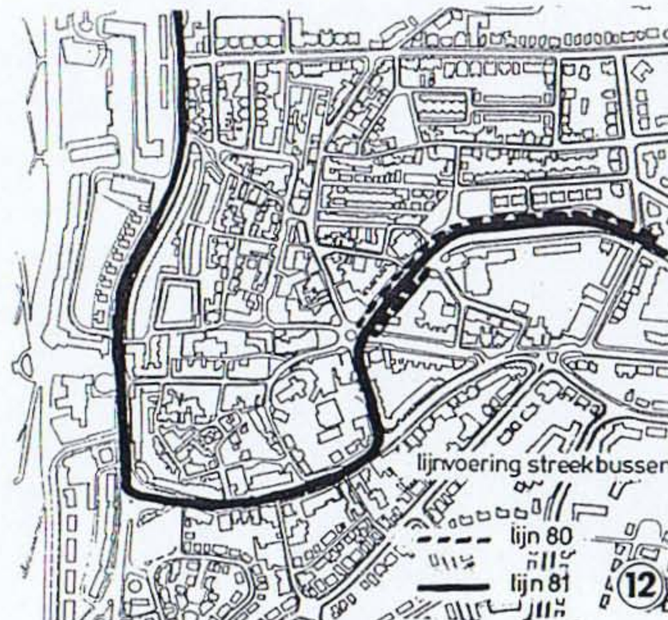
Variabel zijn de toelaatbare intensiteiten alsmede de rijrichtingen in de Grote Krocht, de Haltestraat (te verdelen in noordelijk en zuidelijk deel) en de Swaluestraat. Tevens kan de verkeersorganisatie binnen de Louis Davidstraat aangepast worden.

Zoals reeds is aangegeven wordt in de Grote Krocht als knelpunt ervaren dat er tussen de winkelwanden onvoldoende ruimte overblijft voor het doen van boodschappen en het parkeren.
Verbetering van de situatie in de Grote Krocht is mogelijk door het reduceren van het autoverkeer tot één rijrichting, n.l. vanaf het Raadhuisplein richting oost. Door de aanwezigheid van de Oranjestraat als verbinding tussen het Raadhuisplein en de Hogeweg is dit goed mogelijk.
Door het introduceren van een nieuwe profielindeling kan in de Grote Krocht ruimte vrijgemaakt worden voor goede wandelvoorzieningen en een redelijk aantal parkeerplaatsen. Minimaal handhaven van het huidige aantal parkeerplaatsen geldt hierbij als randvoorwaarde.

Verbetering van de situatie in de Haltestraat is moeilijker bereikbaar. Hierbij speelt een rol dat de Haltestraat een gemengde funktie heeft. Beide detailhandeltypes zijn in de straat aanwezig: de boodschappenwinkels welke veelal gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid per auto en de winkels gericht op een ontspannen "winkelend" publiek.
Daarnaast zijn in de Haltestraat enige horecagelegenheden te vinden welke een terras openen wanneer het weer dit toelaat.
In de huidige situatie is de bereikbaarheid per auto goed. Echter de Haltestraat wordt gebruikt door een grote hoeveelheid auto's waardoor de verblijfsfunktie in de knel raakt. De rij-richting in de Haltestraat, vanaf het Raadhuisplein in noordelijke richting, nodigt te veel uit om er gebruik van te maken. Ook verkeer dat in principe niet in de Haltestraat hoeft te zijn slaat de Haltestraat in (figuur 7).
Als uitgangspunt is gekozen voor een redelijke toegankelijkheid voor auto's in de Haltestraat waarbij op topdagen het afsluiten van het zuidelijk deel mogelijk moet zijn. Tevens is onderzocht of verdergaande oplossingen, waarin de Haltestraat-zuid als voetgangersgebied ingericht wordt, soelaas bieden.







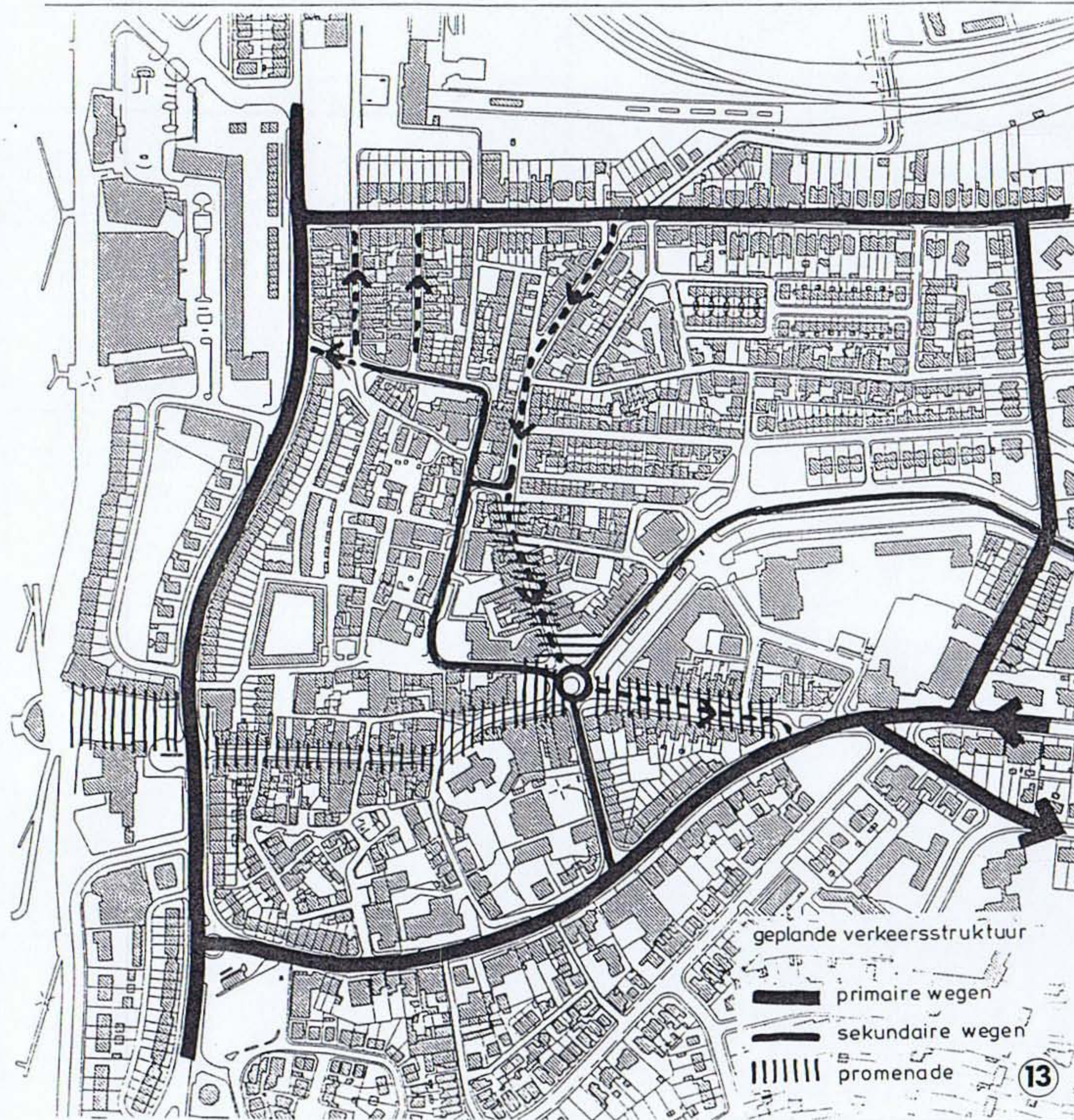
Opsplitsing van de Haltestraat in 2 delen met tegengestelde rijrichting minimaliseert het doorgaande verkeer door de Haltestraat (figuren 8 en 9). In het algemeen geldt echter dat het opsplitsen van een straat onduidelijkheid en verwarring in de hand werkt. In deze modellen wordt de Swaluestraat te zwaar belast door verkeer dat via de Pakveldstraat de Haltestraat wil bereiken of verlaten. In dit model zal de druk op woonstraten ten oosten van de Haltestraat toenemen. Tevens kan gesteld worden dat het minimaliseren van het verkeer in de Haltestraat niet past bij de funktie van deze straat.

Na afweging van bovenstaande voor- en nadelen wordt voorgesteld een combinatie van de in figuren 10 en 11 aangegeven "open" en "gesloten variant" nader uit te werken. Op drukke dagen zal de Haltestraat-zuid afgesloten worden voor het autoverkeer. Het omdraaien van de rijrichting in de Haltestraat biedt uitzicht op een wezenlijke reduktie van het aantal auto-bewegingen tot een akseptabel nivo. Door daarenboven de parkeerplaatsen in de Haltestraat-zuid op te heffen ten gunste van de voetgangersstroken, kan bereikt worden dat bezoekers meteen de grotere parkeerplaatsen opzoeken en niet eerst de Haltestraat inrijden in de hoop een eventueel vrijgekomen plaatsje aan te treffen.

Ten aanzien van Swaluestraat zijn de voor- en nadelen van het introduceren van éénrichtingsverkeer overwogen. Een goede bereikbaarheid van de parkeerplaats in de Swaluestraat vraagt om een tweerichtingen model. Door profielwijziging en een aangepast parkeerbeleid in de Haltestraat kan een oplossing gevonden worden voor de huidige ruimteproblemen in deze straat.

De breedte van de Louis Davidstraat laat in principe een groot aantal inrichtingsvarianten toe. Echter door de strakke randvoorwaarden vanuit het openbaar vervoer. (2 halte plaatsen voor de "80" en 2 halte plaatsen voor de "81") en door de noodzakelijke 'laad en los' plaats van de supermarkt vestiging, worden de mogelijkheden zeer beperkt.

De Louis Davidstraat vormt het eindpunt en het draaipunt voor lijn 80. De middenberm blijft om deze reden gehandhaafd in de straat. Het al dan niet gebruiken van deze middenberm voor het parkeren van auto's zal nader overwogen moeten worden in een studie naar de parkeerbalans.



Streekbussen

Het verplaatsen van de bushalte naar het verkeersplein Hogeweg-Thorbeckestraat is overwogen. Aan het handhaven van de centrale bushalte in de L. Davidsstraat wordt echter de voorkeur gegeven. De halte ligt op een herkenbare en logische plaats aan het begin van het centrumgebied en daarmee aan het begin van de oost-west-as naar de Boulevard-zone.
Situering van de centrale bushalte aan de kruising Hogeweg-Thorbeckestraat zou de verblijfs- en winkelfunktie van het centrumgebied negeren. Daarbij komt dat door de situering van de bushalte aldaar een moeilijk oplosbaar konflict ontstaat met het benzineverkooppunt.
Ten aanzien van de routing van de buslijnen is gestreefd naar het vermijden van het busgebruik in de Grote Krocht. (zie figuur 12)

Bij de herinrichting van het buscirkuit en de centrale bushalte is nadere betrokkenheid van de busmaatschappij vanzelfsprekend noodzakelijk.

Keuzemodel

In figuur 13 is een overzicht gegeven van het voorgestelde verkeerscirkulatie plan voor het centrum van Zandvoort.

HOOFDSTUK 3

Ruimtelijke uitwerking voorkeursmodel

Planbeschrijving (zie figuur 14)

Raadhuisplein

Het Raadhuisplein blijft in principe gehandhaafd volgens dezelfde opbouw als thans aanwezig is.
Door echter binnen het bestaande konsept de ligging van de rotonde alsmede de afmetingen van de rotonde aan te passen, wordt verbetering van de ruimtelijke samenhang tussen de inrichting en de wanden van het plein bereikt. Tevens kan op deze wijze een verbetering bewerkstelligd worden van de relatie tussen de Grote Krocht en de Kerkstraat.

Het middelpunt van de rotonde is gesitueerd op het snijpunt van de fiktieve hartlijn van de 2 wanden die een duidelijke relatie hebben met de ronde pleinvorm, namelijk het raadhuis en de wand tussen de L. Davidsstraat en de Haltestraat.
In het plankonsept is geprobeerd om de totale pleinruimte aan de ronde middenvorm "op te hangen". Nieuwe bouwmogelijkheden aan de wanden van het plein kunnen zoveel mogelijk aangegrepen worden om dit konsept te versterken.
Uiteindelijke doelstelling is de ontwikkeling van een duidelijke en éénduidige totaalvorm.
De samenhang binnen de ruimte wordt versterkt door inrichtingselementen zoals banken, verlichtingsarmaturen, zitranden en bomen in te passen in de ronde pleinvorm.

In het hart van het plein is aan het terugbrengen van de groene cirkel gedacht.

Grote Krocht

Ten aanzien van de Grote Krocht wordt voorgesteld om aan een zijde een schuin parkeeroplossing te introduceren en aan de andere zijde langs parkeervlakken aan te leggen. Deze oplossing doet recht aan het uitgangspunt om zoveel mogelijk parkeerplaatsen aan te bieden en tevens de trottoirs langs de winkels voldoende breed te houden.
Door de aanplant van bomen kan de straat een goed verblijfsklimaat krijgen.
Door de parkeerstroken op een goede wijze te onderbreken met ruime doorsteken wordt een goede relatie tussen de beide winkelwanden gerealiseerd.

In de parkeerzone kan een dubbele bomenrij van een relatief klein boomtype bijdragen aan de ontwikkeling van de gewenste sfeer en allure van de straat.

Oranjestraat

De Oranjestraat blijft in het verkeerscirculatievoorstel primair een verkeersstraat. De drukte zal kunnen afnemen wanneer de verkeersstromen om het centrum heen geleid worden. Het aanwezige profiel blijft gehandhaafd.

Kerkstraat

De keuze de Kerkstraat permanent als voetgangersroute te gebruiken biedt herinrichtingsmogelijkheden. Deze veranderingen komen ten goede aan de voetgangers, alsmede aan de winkeliers welke meer mogelijkheden krijgen om in de open lucht hun winkel te presenteren.
In principe is hier één soort bestrating gedacht waarbij een indeling door middel van gootlijnen nodig is om de afwatering van de hellende straat goed te regelen.
Op het Kerkplein wordt in de inrichting een onderscheid gemaakt tussen de wandelruimte en de terrasruimte. Door een duidelijke route aan te geven naar de Kosterstraat wordt de terrasruimte in twee delen verdeeld.
De vernauwing tussen het Kerkplein en het Raadhuisplein is voldoende om de gewenste ruimtelijke scheiding tussen deze twee ruimten in stand te houden.

Swaluestraat

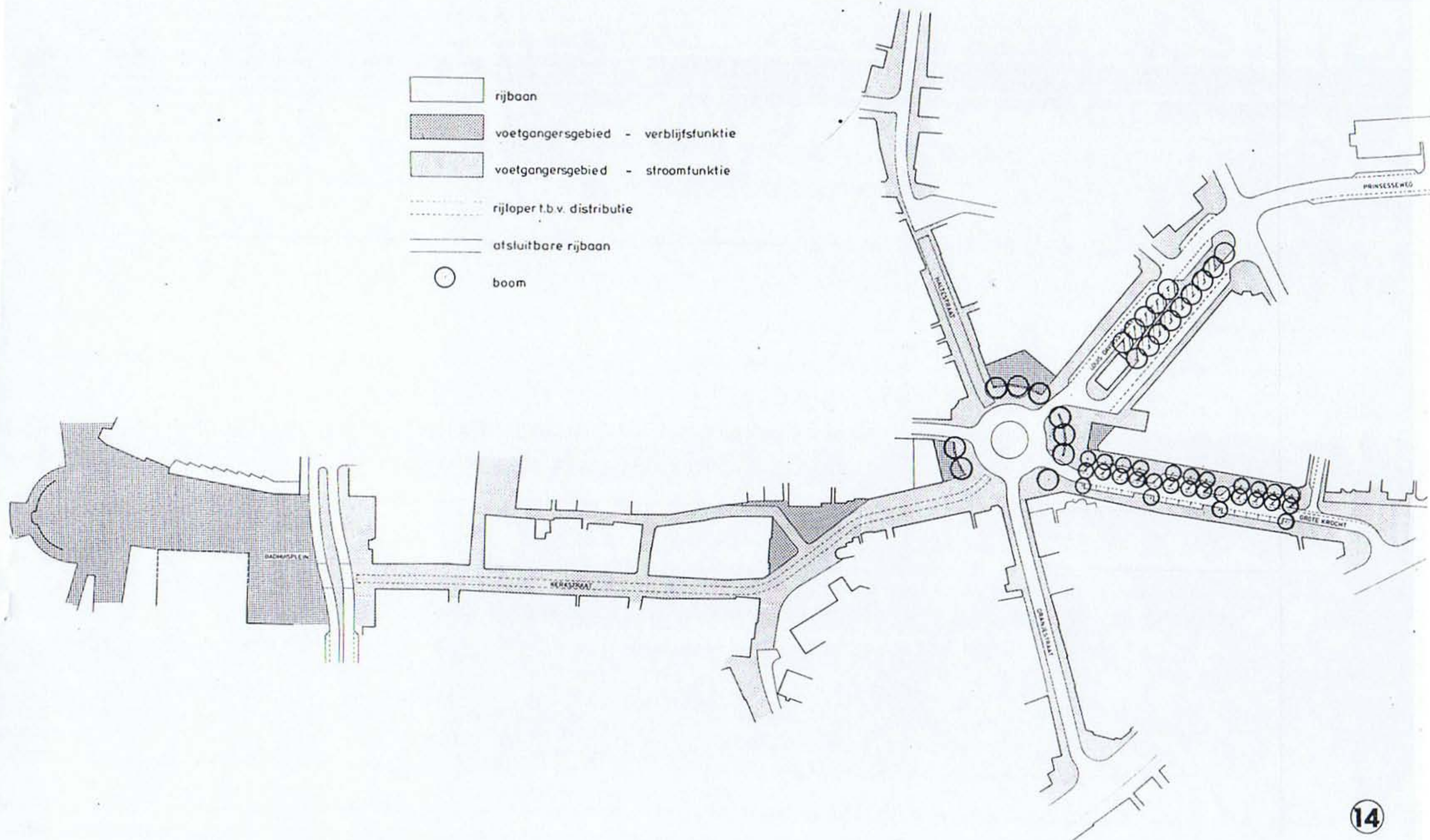
Vanwege de aanwezigheid van de parkeerplaats is de keuze voor tweerichtingen-verkeer in de Swaluestraat essentieel. Zoals genoemd dient door het aanpassen van het profiel en het parkeerbeleid het funktioneren van de straat te verbeteren.

Haltestraat

De Haltestraat-zuid zal aanzienlijk kunnen veranderen. Door het hier elimineren van de parkeerfaciliteiten alsmede door het verlagen van de drukte kan de nadruk in de bestrating en de profilering gelegd worden op het gebruik door voetgangers.
Door het op gezette tijden afsluiten van de Haltestraat-zuid vanaf de Pakhuisstraat is het mogelijk ook een tweedeling van de straat te ontwikkelen, waarbij in bestratingsmateriaal en bestratingspatroon het onderscheid aangegeven wordt.

Louis Davidsstraat

Voor inrichting van de Louis Davidsstraat blijkt het aanwezig zijn van de centrale bushalte bepalend.
De tweedeling van de straat en de aanwezigheid van de brede middenruimte biedt de mogelijkheid om parkeerfaciliteiten te bieden in het midden van de ruimte.
Het herbouwen van de gebouwtjes zal de uitstraling van de straat sterk kunnen verbeteren.


rijbaan
voetgangersgebied - verblijfsfunktie
voetgangersgebied - stroomfunktie
rijloper t.b.v. distributie
afsluitbare rijbaan
boom
PRINSESSEWEG
HALTESTRAAT
GROTE KROCHT

Nawoord

Kernbegrip van het gemeentelijk beleid in de negentiger jaren is "kwaliteitsverbetering". Verbetering van de kwaliteit van Zandvoort als rekreatie-, woon- en werkgemeente.

Deze notitie wil daar een bijdrage aan leveren.

In dit verband kunnen tot slot van deze nota twee opmerkingen geplaatst worden.

In het rechtstreekse verlengde van deze nota staat de wens om veel aandacht te besteden aan de verdere uitwerking en detaillering van de inrichting van de openbare ruimte. Op dit ogenblik valt waar te nemen dat de inrichting van het centrumgebied zeer divers is ten aanzien van materiaalgebruik en detaillering, zonder voldoende onderlinge afstemming.
De ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte wordt gediend met een grote mate van samenhang en eenduidigheid. Een afgewogen keuze ten aanzien van het basismateriaal en de bijzondere elementen is van groot belang.
Andere aandachtspunten in dit kader betreffen de vormgeving en beeldvorming alsmede de situering van het straatmeubilair: kiosken, zitbanken, arbri's, verlichtingsarmaturen, bloembakken, fietsklemmen, verkeersborden etc. Door de objekten op elkaar af te stemmen kan de eigen identiteit van het centrumgebied worden onderstreept.

In een breder kader kan gesteld worden dat, zoals eerder al is aangegeven, het werk van de werkgroep beschouwd dient te worden als een onderdeel van het proces van de tot standkoming van een integraal centrumplan. De onderhavige nota vormt in die zin één, niet op zichzelf staand, ingrediënt voor dit centrumplan. Andere ingrediënten dienen hiernaast of in het vervolg hiervan geplaatst te worden.
Essentieel hierin is een onderzoek naar nadere stedebouwkundige maatregelen gericht op de ruimtelijke samenhang binnen het centrumgebied en de aanhaking van het centrumgebied op de aansluitende gebieden, in het bijzonder de boulevardzone en de noordelijk en zuidelijk aansluitende wijken.

Het uiteindelijke centrumplan kan op deze wijze een intergraal karakter krijgen en kan een stevige bouwsteen vormen voor een strukuurschets voor de gehele gemeente, zoals het stadsbestuur voornemens is op te stellen.